C

I

L'I

M.
ou ne
fer du
elle ne
plus i
questi
avoir
n'a rie
qu'elle
traire,
attach
à cette
la qu
grand
députe
férer la
tantes
dire qu
Pacifiq
questio
" Cont
grande
Le fait
rable
suppos
moins
Colomb
pour re
nada, l
Confédé
que no
du Pac
nada s
fut sou
sa sanct

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE.

DISCOURS PRONONCÉ DANS LA CHAMBRE DES COMMUNES

—PAR—

L'Hon. H. L. LANGEVIN, C.B., M.P.,

VENDREDI, 16 AVRIL 1880.

(D'après le Rapport officiel des Débats.)

M. LANGEVIN : Lorsqu'il y a huit ou neuf ans, cette question du chemin de fer du Pacifique fut soumise à la Chambre, elle nous apparut à tous comme l'une des plus importantes, des plus considérables questions dont la Chambre pût jamais avoir à se préoccuper. Cette question n'a rien perdu du poids ou de l'intérêt qu'elle avait à l'époque. Au contraire, d'année en année, le pays a attaché une importance toujours croissante à cette grande entreprise. Ce soir même, la question acquiert un intérêt plus grand encore du fait que l'honorable député de Durham-Ouest propose de différer la construction d'une des plus importantes sections de la ligne. Je devrais dire que la question du chemin de fer du Pacifique disparait devant cette autre question beaucoup plus considérable : "Continuerons-nous à maintenir notre grande Confédération dans son intégrité ?" Le fait est que la proposition de l'honorable député de Durham-Ouest, faite, je suppose, au nom de la gauche, n'est rien moins qu'une répudiation. Quand la Colombie britannique envoya ses délégués pour régler, avec le gouvernement du Canada, les conditions de son entrée dans la Confédération, une des conditions était que nous construirions le chemin de fer du Pacifique. Le gouvernement du Canada souscrivit à cette condition. Elle fut soumise à ce parlement, qui lui accorda sa sanction. Les honorables membres de la gauche ont pu avoir des opinions adverses relativement à l'opportunité de s'engager, à cette époque, dans une aussi grande entreprise ; mais l'acte du parlement fut adopté et devint la loi du pays, et il ne restait plus aux membres de la gauche, comme à ceux de la droite, qu'à s'incliner en se soumettant à la loi.

Quand l'administration de 1873 sortit de charge et que celle des honorables messieurs de la gauche arriva au pouvoir, elle ne répudia pas cette clause de la Confédération ou de l'union de la Colombie britannique avec le Canada. Ces honorables messieurs se mirent en devoir d'exécuter cette grande entreprise, et la seule différence d'opinion que nous pûmes constater entre les membres de l'administration et leurs partisans, se manifesta lorsque la question du chemin de fer d'Esquimalt et de Nanaïmo fut proposée à la Chambre. Alors, l'honorable député de Durham-Ouest, se séparant de son parti, vota avec quelques amis contre la mesure, et le gouvernement du jour n'eut pas assez de détermination ou d'influence pour faire adopter la mesure par la Chambre Haute. Si le gouvernement eût seulement exprimé le désir de voir adopter le bill, malgré le vote contraire de l'honorable député de Durham-Ouest, le bill serait devenu loi. Mais une influence agissait derrière le trône—influence qui existe peut-être encore derrière le chef de l'opposition. Cette influence était plus forte

que le gouvernement, et la loi décrétant la construction de la ligne entre Esquimalt et Nanaïmo fut rejetée. Malgré ce rejet, de 1874 à 1878, le gouvernement continua les travaux de construction de la ligne. Il en entreprit une section partant de la baie du Tonnerre et se dirigeant vers l'ouest, et une autre section plus éloignée, en laissant un intervalle de 185 milles entre celle-ci et la première.

Si je ne me trompe, l'honorable député de Lambton, qui était alors chef du cabinet, demanda des soumissions pour les quatre sections situées à la Colombie britannique, et contre l'adjudication desquelles l'honorable député de Durham-Ouest avait si violemment protesté. A cette époque, il me semble, l'honorable député de Durham-Ouest était un des plus fermes soutiens de l'administration Mackenzie. En outre, je crois que, dernièrement, l'honorable député de Lambton a déclaré qu'il n'avait jamais eu l'intention de construire les quatre sections dont il s'agit.

M. MACKENZIE : Je n'ai point dit pareille chose.

M. LANGEVIN : J'ai compris, par les paroles de l'honorable monsieur, qu'il n'était pas décidé à faire exécuter les travaux sur ces quatre sections. Mais mon honorable ami le ministre des chemins de fer a démontré que la décision ne fut pas prise; l'honorable monsieur avait résolu et adjugé un contrat pour le transport de 6,000 tonnes de lisses de Victoria à la rivière Fraser. L'honorable monsieur avait adjugé un contrat pour le transport, et, malgré cela, il nous assure que la construction du chemin de fer n'était pas décidée ! L'honorable monsieur affirme le contraire. Il n'a pas oublié, sans doute, ce qu'il a dit en certaine autre occasion. A lui de concilier ce qu'il affirmait alors et ce qu'il vient de dire. Pendant les élections du mois de septembre 1878, à Ottawa, il s'exprimait ainsi ; je cite le rapport de son organe, le *Free Press*.

" A l'ouest, nous avons, actuellement, presqu'achevé 302 milles de la ligne, et, dans le cours de l'année, nous construirons au moins 200 milles de la ligne. A la Colombie britannique, nous n'avons encore fait transporter que 6,000 tonneaux de lisses jusqu'à Yale, où nous commencerons la pose le printemps prochain, si le parlement sanctionne le contrat pour la construction de la ligne jusqu'à Kamloops."

Et pourtant, l'honorable monsieur n'avait pas décidé de continuer ces travaux !

M. MACKENZIE : Certainement non.

M. LANGEVIN : Mais l'honorable monsieur a déclaré auparavant que les électeurs en avaient décidé ainsi. De deux choses l'une : ou il a trompé les électeurs d'Ottawa, ou il a trompé la Chambre. A cette époque, le député de Durham-Ouest appuyait l'ancienne administration et avait été le collègue de l'honorable premier ministre ; il avait souscrit à son programme et ne s'était encore jamais séparé de lui sur la question de continuer les travaux du chemin de fer.

Mais quel changement ! Aussitôt que les anciens ministres sortirent de charge, leur parti ne regarda plus la question du chemin de fer du Pacifique au même point de vue. L'honorable député de Durham-Ouest, pour un, s'effraya du projet de construire plus de quatre sections à la Colombie britannique. Tout devint sombre pour lui et son parti. Cette entreprise, que l'administration précédente n'avait pas voulu entreprendre d'exécuter, allait nous conduire à la ruine la plus complète.

Quelle est donc la cause du changement dont nous sommes témoins aujourd'hui ? La voici : Au lieu d'accumuler des déficits considérables, nous avons pris les moyens de les prévenir et, en même temps, d'exécuter les travaux publics dans tout le pays. L'honorable député de Durham-Ouest ne devrait pas oublier qu'il a accepté les conditions Carnarvon arrachées à l'ancienne administration. Naturellement, l'ancienne administration y avait inséré une clause interdisant l'augmentation des taxes ; mais c'était après avoir augmenté ces taxes de $3,000,000. Maintenant, l'ancienne administration a-t-elle fait face aux dépenses ordinaires avec cet excédant de $3,000,000 de taxes ? Non. Tant qu'elle a été au pouvoir, elle n'a fait qu'accumuler les dettes auxquelles nous sommes maintenant obligés de faire face. L'honorable monsieur dit que l'administration n'accepta pas ces conditions sans la sanction du parlement. Nul doute qu'elles ont été acceptées par le pays. Il était compris que l'on dépenserait $2,000,000 par année à la Colombie britannique ; mais les honorables messieurs de la gauche, appliquant à cette province leurs façons ordinaires d'agir, envoyèrent une commission à la Colombie britannique. La province ne voulut point accepter $750,000 pour renoncer au premier marché.

Jusqu'alors, l'honorable monsieur ne voulait pas répudier entièrement l'entreprise. Mais son cabinet offrait ce montant à la province pour l'empêcher de manifester son mécontentement au sujet du délai apporté à l'exécution des travaux, ainsi que l'honorable député de Durham-Ouest explique la chose. Mais la Colombie britannique n'était pas assez pauvre, assez réduite pour se laisser acheter ainsi, et elle se dit : " Nous avons un traité avec le Canada, qui—nous le savons—a suffisamment d'esprit de justice et d'amour-propre pour reconnaître les droits d'une province petite et faible comme la Colombie britannique." Elle avait raison ; elle a sagement agi en prenant la parole du gouvernement actuel lorsqu'il lui a promis de continuer le chemin de fer ; et, bien qu'on n'ait pas commencé les travaux avant le mois de janvier dernier, la province savait que ce n'était pas notre faute et avait confiance que les contrats seraient bientôt adjugés. Actuellement, si la population de la Colombie britannique s'aperçoit que la ligne n'avance pas avec toute la rapidité possible, elle ne se plaindra pas, parce qu'elle sait que nous agissons de bonne foi et que, si nous ne dépensons pas d'autres millions, c'est que nous n'en avons pas les moyens. Elle sait que nous exécutons les travaux graduellement et sûrement. Nous ne voulons point plonger le pays dans les dettes et l'entrainer à la ruine, comme l'affirme l'honorable député de Durham-Ouest. Nous voulons simplement agir de bonne foi avec la Colombie britannique, et cela ne nous coûtera point la somme énorme que l'honorable monsieur pense. Nous voulons construire une bonne ligne, un chemin de colonisation, comme ç'a été l'intention dès le commencement. Nous pourrons utiliser un grand nombre de pentes et de coudes naturels, et construire ainsi le chemin de fer du Pacifique jusqu'aux provinces plus anciennes, sans que les frais de construction grèvent trop le pays.

L'honorable député de Durham-Ouest cherche à gagner les sympathies et les votes irlandais en exprimant son grand respect pour les droits et réclamations de cette nationalité ; il va même jusqu'à approuver les " Home Rulers," et prédit que le récent changement d'administration, en Angleterre, aura d'heureux effets pour l'Irlande. Je ne doute point que justice soit rendue à l'Irlande, quelle que soit l'administration aux affaires, de même que justice a été rendue à nos ancêtres dans leur lutte pour le gouvernement responsable. Nous sommes aussi favorables aux Irlandais que l'honorable monsieur, et nous leur avons témoigné notre sympathie en demandant au parlement un crédit de $100,000 pour les populations pauvres d'Irlande. Notre seul regret est de n'avoir pu leur offrir davantage. Mais, dans la circonstance actuelle, pas plus que dans toute autre, nous ne voulons faire parade de nos sympathies. Il convenait de les manifester en temps opportun ; mais je me demande pourquoi l'honorable monsieur fait appel aux sympathies irlandaises à propos du chemin de fer du Pacifique ?

L'honorable monsieur a essayé encore de surprendre les sympathies de tous les honorables représentants de la province de Québec et de les enrôler sous sa bannière. " Quel mauvais gouvernement, a-t-il dit, est celui qui refuse à la province de Québec un chemin de fer la reliant au chemin de fer du Pacifique, après avoir dépensé $11,000,000 pour le beau chemin de fer de Québec à Ottawa !" Puis, s'adressant aux honorables représentants de la province de Québec : " Le gouvernement ne prolongera pas le chemin de fer du Pacifique assez loin pour le relier avec votre ligne ; ainsi, faites bien attention ; ne manquez pas cette occasion de voter contre vos amis ; ma motion propose de suspendre la construction du chemin de fer à la Colombie britannique." La motion parle-t-elle de l'extrémité Est du chemin de fer du Pacifique ? Elle n'en dit pas un mot. L'honorable monsieur aurait donc bien pu se dispenser de faire cet appel. Le gouvernement n'a pas changé son programme, qui comporte la construction d'une ligne non-interrompue de chemins de fer de l'Atlantique au Pacifique. Les étendues navigables ne formeront point partie de la ligne, comme le voulait l'ancienne administration. Mais nous devons prendre le temps nécessaire pour construire la ligne. Nous pouvons dire, en toute sincérité, à nos partisans que nous achevons la section de 185 milles entre Fort-William et Selkirk, que nous avons adjugé le contrat d'une section de 200 milles dans les prairies de l'Ouest, et que nous faisons travailler sur les quatre sections de la Colombie britannique que l'ancienne admi-

nistration avait données à contrat et décidé de construire.

La ligne ne coûtera pas la somme considérable que l'honorable député de Durham-Ouest suppose. Il parle d'une dépense de $120,000,000. Si nous construisions un chemin de fer de 24 à 26 pieds d'inclinaison au mille, la ligne pourrait coûter cette somme. Mais, comme le gouvernement l'a déclaré, ce n'est pas son intention de construire un chemin de fer avec des inclinaisons aussi faibles. Elles conviennent et sont même essentielles pour la partie de la ligne qui servira au trafic des prairies, de la Rivière-Rouge à la baie du Tonnerre. Il est nécessaire que la construction de la ligne soit aussi parfaite que possible, à inclinaisons faibles et coudes convenables ; nous devons rechercher les inclinaisons les plus faibles que nous pourrons obtenir dans les circonstances. Mais nous ne prétendons point, pour cela, entreprendre à la fois toutes les sections de la ligne. Nous procéderons graduellement. Le reliement des chemins de fer de Québec et d'Ontario s'opérera aussi lorsque la section entre le lac Nipissing et le tronc principal sera construite. Pendant que j'en suis sur ce sujet, je citerai un paragraphe du *Globe*, organe des honorables messieurs de la gauche ; ce paragraphe a trait à l'extrémité Est de la ligne :

" Nous arrivons maintenant à la section du lac Supérieur, section qui est certainement de nécessité politique, mais ne sera pas requise avant que la ligne des prairies soit achevée et reliée à la baie du Tonnerre. On peut raisonnablement supposer, comme nous l'avons démontré, qu'une population d'au moins un demi-million d'âmes sera établie sur les plaines, lorsque le chemin de fer du Pacifique atteindra les Montagnes Rocheuses. Chaque famille qui ira s'y établir ensuite augmentera la quantité des produits offerts à l'exportation. La population des Etats-Unis a doublé en vingt-cinq ans ; dans plusieurs districts de l'Ouest, la population a doublé en dix ans. Le Nord-Ouest canadien gagnera continuellement par l'immigration, et, comme il arrive toujours dans les régions où l'on peut aisément se procurer des terres fertiles, les naissances seront très nombreuses. Vers l'époque où l'on achèvera la ligne jusqu'aux Montagnes Rocheuses, il sera bon de pousser la construction autour du lac Supérieur, parce qu'avant qu'on ait pu l'achever en travaillant à une vitesse raisonnable, un trafic considérable en attendra l'ouverture. La section du lac Supérieur, depuis le terminus Est du tronc principal du Pacifique jusqu'au Fort William, aura 620 milles de longueur, et, quand elle sera achevée, elle offrira une voie au trafic du Nord-Ouest canadien et à celui d'une partie du Nord-Ouest américain, tout en constituant la ligne la plus courte, par voie ferrée, pour arriver à la mer. Cette section n'est pas nécessaire tant que les prairies n'auront pas été ouvertes par la ligne des Montagnes Rocheuses. Quand cette dernière sera construite, on pourra, en toute sûreté, achever l'autre qui sera la ligne du commerce, rapportera davantage d'année en année, et deviendra finalement d'une grande importance."

Telle est l'opinion du journal le *Globe*, et nul doute que la grande majorité, au moins, des honorables messieurs de la gauche ne répudiera pas cet article.

L'honorable député de Durham-Ouest a contesté les chiffres cités par mon honorable ami le ministre des chemins de fer pour établir le coût de construction de la ligne, de la baie du Tonnerre à Burrard Inlet. L'honorable monsieur a fait ses calculs ; c'est un nouveau rôle qu'il joue, lui avocat : rarement nous l'avons vu aussi plongé dans les chiffres qu'il l'était ce soir. N'ayant pas manié de chiffres depuis quelque temps, il a voulu s'en donner à son aise. En calculant le coût de construction de la ligne, il a cru qu'il pouvait fort bien se permettre de doubler l'évaluation faite par M. Fleming. Hier, le ministre des chemins de fer a déclaré que la première portion de la ligne, entre Fort William et Selkirk, coûterait $17,000,000 ; de Selkirk à la vallée de Jasper, $13,000,000 ; de la vallée de Jasper au Fort Moody, y compris le matériel et les travaux d'ingénieurs, $30,000,000, soit un total de $60,000,000. En ajoutant à ce chiffre les frais d'études, explorations, etc., préliminaires, soit $4,869,000, on arrive à un total de $64,869,000. Il faut ajouter encore le coût d'une section du chemin de fer du Pacifique, entre Nipissing et le Fort William, $24,000,000, à raison de $40,000 par mille ; mais il est plus probable que le coût de construction du mille ne sera que de $30,000, et, alors, cette section coûterait $18,000,000, qui, ajoutés aux $64,000,000, donnent un grand total de $82,869,000. L'honorable monsieur a voulu convaincre la Chambre que ces chiffres ont été arrangés pour les besoins du moment ; qu'ils ne sont basés sur aucune donnée précise ; que nous ne saurions produire les résultats d'un examen et de calculs soignés, de calculs qu'un ingénieur pourrait soumettre au chef de son département. Puisqu'il en est ainsi, qu'on veuille bien me permettre d'indiquer à la Chambre les données sur lesquelles

l'ingénieur en chef a basé ces chiffres. Il est bon que la Chambre sache que ces chiffres n'ont pas été simplement arrangés pour démontrer que le chemin de fer coûtera $64,000,000, plus le coût de la portion qui reliera Nipissing au Fort William, soit $88,000,000 pour le coût total. L'ingénieur en chef a fourni les données sur lesquelles il a basé ses calculs ; je vais lire sa lettre :

"OTTAWA, le 15 avril 1880.

"*A l'honorable sir Charles Tupper, K.C.M.G., ministre des chemins de fer et des canaux.*

"ÉVALUATION DU COUT DE CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

"Monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre l'évaluation suivante des dépenses probablement nécessaires pour mettre le chemin de fer canadien du Pacifique en opération, du lac Supérieur au Fort Moody. Relativement au chemin de fer, le gouvernement a adopté, je crois, le programme suivant :

"1. Construire la section entre le lac Supérieur et la rivière Rouge, en adoptant les faibles pentes et les courbes restreintes indiquées dans mon rapport qui a été soumis au parlement, de manière à assurer le transport à bon marché et à se procurer, vers l'époque de l'ouverture de la ligne, un matérial roulant et des dépendances générales qui puissent suffire au trafic sur lequel on compte.

"2. Procéder aux travaux à l'ouest de la rivière Rouge en construisant 200 milles suivant le tracé récemment déterminé. La chaussée devra être telle que celle qui est décrite dans le 49ème contrat et dans les soumissions dernièrement reçues pour le 66ème contrat.

"Procéder à la construction de 125 milles, à la Colombie britannique, aux termes des contrats Nos. 60, 61, 62 et 63. Sur le parcours de ces 125 milles, les dépenses seront limitées conformément aux termes du contrat et aux vues exprimées dans ma lettre du 22 novembre dernier.

"Procéder graduellement sur les sections intermédiaires.

"Ne point adjuger de nouvelles sections à la Colombie britannique jusqu'à ce que les 125 milles soient achevés ou bien avancés, pour empêcher ainsi l'augmentation subite du prix de la main-d'œuvre.

"A l'ouest de Manitoba, ne construire la ligne, dans les prairies, qu'à mesure que la colonisation avancera.

"Dans mon rapport de l an dernier, j'ai fixé à $18,000,000 le coût de la section entre le lac Supérieur et la rivière Rouge. Depuis lors, les mesures prises pour réduire les dépenses sur les 185 milles qui séparent la rivière des Anglais de Keewatin, ont assez bien réussi que l'on a pu réduire le parcours de 3¾ milles et l'évaluation d'environ $500,000. On s'est procuré les lisses, pour l'exécution de ces deux contrats, à un prix beaucoup plus faible que celui qui était porté dans l'évaluation. Quelles que soient les dépenses qu'exigeront les dépendances et le matériel roulant, à mesure que le trafic augmentera, je suis persuadé qu'en dépensant $17,000,000, on pourra ouvrir, entre le Fort William et Selkirk, une ligne bien équipée pour le trafic sur lequel on peut compter.

"A l'ouest de la rivière Rouge, 100 milles ont été adjugés et on a reçu des soumissions pour une seconde section de 100 milles. On a résolu de construire et équiper ces deux sections de la manière la plus économique, évitant toute dépense qui ne sera pas absolument nécessaire pour rendre la ligne immédiatement utile à la colonisation de la région. La ligne ne sera que partiellement ballastée, afin qu'on puisse l'utiliser comme chemin de colonisation ; on ne complétera le ballastage que quand il deviendra nécessaire d'y faire passer des convois à grande vitesse. On ne se procurera que le matérial suffisant pour les besoins immédiats, et la ligne ne sera complétement équipée que quand la région sera peuplée et que le roulement exigera une augmentation du matériel.

"Me basant sur ces données et sur celles que me fournissent les contrats déjà adjugés et les soumissions dernièrement reçues, je pense que l'évaluation suivante couvre les dépenses nécessaires pour ouvrir la ligne du lac Supérieur à la côte du Pacifique :

46 milles, du Fort William à Selkirk, pentes douces, y compris un matériel roulant suffisant et les travaux d'ingénieurs pendant la construction..........		$17,000,000
100 milles, de Selkirk à la vallée de Jasper, équipement partiel, etc.		13,000,000
550 milles, de la vallée de Jasper à Port Moody, équipement partiel, etc. ; de Jasper au lac Kamloops, 355 milles à $43,660............	$15,500,000	
Du lac Kamloops à Yale, 125 milles à $80,000 ..	10,000,000	
De Yale à Port Moody, 90 milles à $38,888...	3,500,000	
	$29,000,000	
A ajouter.........	1,000,000	
		30,000,000
Nombre total de milles, 1,956......		$60,000,000

"L'évaluation précédente ne comprend pas les frais d'exploration et les études préliminaires dans toute la région au nord du lac Nipissing jusqu'à la baie de James, à l'Est, et d'Esquimalt jusqu'à Port Simpson, à l'Ouest, entre les latitudes 49° et 56° ; ces frais ne sont pas, à proprement parler, imputables à la construction et représenteront................$3,119,618. On ne peut les imputer non plus à l'embranchement de Pembina, qui coûtera....$1,750,000 non plus qu'aux autres montants imputables au compte du chemin de fer du Pacifique.

"J'ai l'honneur d'être,

"Monsieur,

"Votre obéissant serviteur,

"SANDFORD FLEMING."

L'honorable député de Durham-Ouest a encore fait un reproche à mon honorable ami de ce que nous n'avions point de données précises pour déclarer que, du lac Kamloops à Yale, la construction de la ligne coûtera $10,000,000. Sur ce point, comme sur l'autre, je demande permission à la Chambre de lire un court extrait d'un rapport de monsieur Fleming, rapport qui a servi de base à cette évaluation :

" J'ai examiné, dit monsieur Fleming, les prix indiqués dans les soumissions les plus basses ; ils s'accordent généralement bien et sont les mêmes que les prix d'autres travaux récemment donnés à contrat sur d'autres sections de la ligne. Je crois que des entrepreneurs responsables et expérimentés ne pourraient sûrement entreprendre pareils travaux à des prix moindres.

" Le chiffre des soumissions les plus basses, pour les quatre sections, est, comme je l'ai déjà dit, $9,167,040. On se rappellera que la nature du contrat dont il s'agit ici diffère essentiellement de celle des contrats ordinaires. Le montant du contrat ne doit pas excéder ce chiffre, mais il peut être beaucoup moindre.—(Voir les clauses 5, 6 et 7.)

" Les ingénieurs qui ont fait les études et les calculs m'informent que les quantités sont pleinement indiquées et qu'on pourra considérablement les réduire dans l'exécution des travaux. En outre, je suis persuadé qu'en faisant une étude excessivement soignée du tracé définitif, en réduisant les coudes par endroits, en mettant le plus grand soin à adapter l'alignement aux sinuosités et aux inégalités soudaines et considérables du terrain, en substituant aux constructions les plus coûteuses celles qui coûtent le moins, quand la chose pourra se faire sans danger, en n'exécutant que des travaux absolument nécessaires, on arrivera à une réduction très marquée."

La Chambre peut voir, par cet extrait, avec quelle précaution le gouvernement agit dans toute cette affaire. Nous avons soigneusement gardé le pouvoir de suspendre les travaux à un moment donné, si cette mesure devenait nécessaire, ou de réduire la quantité des travaux ainsi que les dépenses. Le gouvernement a plein contrôle sur les entrepreneurs. S'il survenait une crise financière, il nous suffirait de suspendre l'exécution des contrats, et le gouvernement n'est responsable aux entrepreneurs que pendant la durée de cette suspension. Par suite, bien que mon honorable ami de Durham-Ouest ait tenté d'effrayer la Chambre, il doit être forcé d'admettre que le gouvernement a l'entier contrôle de l'entreprise. Si nous avons l'argent, nous pouvons continuer les travaux ; les fonds venant à manquer, nous pouvons les suspendre. Le gouvernement a pris des engagements avec la Colombie britannique et il doit les tenir. Au lieu de " gouvernement," je devrais dire parlement ; car, comme administration, nous dépendons du parlement, qui peut, à un moment donné, faire suspendre les travaux s'il le juge convenable.

M. MACKENZIE : Mais vous avez aussi l'entier contrôle du parlement.

M. LANGEVIN : Le pays ne reprochera pas cet avantage à notre parti et à notre administration.

En cherchant à prévenir la province de Québec contre l'administration et contre la partie de son programme relative au chemin de fer du Pacifique, l'honorable député de Durham-Ouest aurait dû fournir des preuves de la bonne volonté, des grands services et des grandes concessions dont l'avantage a été conféré à la province de Québec par les honorables messieurs de la gauche. Il aurait dû rappeler aux représentants de cette province comment ils ont été traités, il y a deux ou trois ans, lorsque la même province a fait exposer ses griefs devant cette Chambre. Il aurait dû leur rappeler comment fut accueillie par ces messieurs la pétition présentée à cette Chambre par leur province. Quelle satisfaction lui ont-ils donnée ? En 1878, où était l'honorable député de Durham-Ouest lorsque cette question fut mise aux voix ? Fit-il preuve alors d'une vive sympathie pour la province de Québec et ses représentants ? Son nom paraît-il dans la division des voix qui eut lieu à cette occasion ? Parmi les noms de 70 députés, sur 112, on ne trouve pas celui de l'honorable député de Durham-Ouest, quand il s'agit de voter sur la question Letellier. Il ne voulut point voter pour la province de Québec. Après cela, il est fort douteux que les représentants de la province de Québec se mettent aux ordres de l'honorable député de Durham-Ouest.

Maintenant, nous ferions bien d'étudier un peu l'attitude de l'honorable député de Durham-Ouest dans ces débats au sujet du chemin de fer du Pacifique. Il était opposé à la construction de l'embranchement d'Esquimalt à Nanaïmo, et l'honorable député de Lambton n'eut pas le courage de lui résister : il abandonna le bill.

L'honorable député de Durham-Ouest prétendait encore que nous ne sommes pas liés par les conditions Carnarvon. Je

suppose que l'honorable député de Lambton dut encore se soumettre et renoncer à ces conditions.

L'honorable député de Durham-Ouest prétendait encore, ou voulait faire croire au pays que le gouvernement du Canada était engagé, de quelque manière, à construire une voie ferrée à la Colombie britannique. En conséquence, il souscrivit à la proposition de l'honorable député de Lambton d'offrir un dédit de $150,000 à cette province. L'offre fut refusée. Pourquoi la faisait-on ? Il s'agissait d'offrir une compensation pour les délais apportés à la construction de la ligne à la Colombie britannique.

M. BLAKE : Et pour les délais qui devaient survenir encore.

M. LANGEVIN : Vinrent ensuite les soumissions demandées par l'honorable premier ministre pour les quatre sections de la ligne à la Colombie britannique. L'honorable député de Durham-Ouest consentit.

M. BLAKE : Et comment ?

M. LANGEVIN : En continuant à soutenir l'honorable député de Lambton, et prenant fait et cause pour lui dans les élections.

M. BLAKE: J'étais en Angleterre lorsque ces soumissions furent demandées, et je ne suis revenu qu'au mois de décembre dernier.

M. LANGEVIN : Alors, pourquoi l'honorable monsieur n'a-t-il pas déclaré, sur les hustings, qu'il n'était pas d'accord avec son honorable ami ?

SIR RICHARD J. CARTWRIGHT : Parce qu'il n'était pas en Canada lors des élections.

M. BLAKE : J'ai dit que j'avais quitté le Canada avant que ces soumissions eussent été demandées, et que je n'y suis revenu qu'au mois de décembre dernier. Le fait est que j'ai appris il y a quelques mois seulement que ces soumissions avaient été demandées.

M. LANGEVIN : J'accepte la déclaration de l'honorable monsieur ; mais il est étrange qu'il n'ait jamais saisi l'occasion de déclarer également qu'il n'avait pas consenti à cette demande de soumissions et qu'il n'en savait rien. Il est également on ne peut plus étrange que, pendant son absence, l'honorable monsieur n'ait jamais vu un journal canadien et soit resté dans l'ignorance complète de ce qui se passait au pays. L'honorable monsieur nous dit aujourd'hui que, si son honorable ami, le député de Lambton, eût voulu construire ces quatre sections, il s'y serait opposé. Il est maintenant un peu tard pour faire cette déclaration. Il est facile de voir comment l'honorable monsieur varie. D'abord, il renonce à l'embranchement d'Esquimalt et de Nanaïmo ; ensuite, il consent à l'offre d'un dédit de $150,000 ; enfin, nous sommes témoins de son attitude au sujet de ces quatre contrats.

Maintenant, de quelle façon a-t-il agi l'année dernière ? Persuadé que le gouvernement ferait passer la ligne par Bute Inlet, il a dénoncé son programme, et la gauche a affirmé que nous dépensions $20,000,000 de plus qu'il n'eût été nécessaire pour construire aussi bien la ligne en la faisant passer par la rivière Fraser. Eussions-nous adopté ce dernier tracé que ces honorables messieurs n'auraient pas manqué de dire : "Pourquoi ne pas adopter notre tracé par la rivière Fraser ? Nous avons demandé des soumissions et, en les acceptant, vous épargneriez $20,000,000 au pays ?" Ils ont vu leur petit jeu découvert et se sont mis à blâmer ce qu'ils avaient demandé eux-mêmes.

Mais quelle est la nouvelle tactique de l'honorable député de Durham-Ouest ? Il nous demande de différer l'adjudication de ces contrats, probablement pour nous suggérer ensuite d'abandonner entièrement la construction de la ligne. Mais le pays ne partage point cette opinion. Le pays a besoin de cette voie ferrée, tout comme il avait besoin de l'Intercolonial. Nous ne voulons pas demeurer à la merci de la république voisine. Nous voulons fonder un grand empire dans l'Amérique britannique du Nord. Nous voulons que notre Confédération réussisse, et, pour la faire réussir, il est nécessaire que nous ayons une voie ferrée nous appartenant et aboutissant aux côtes du Pacifique.

Mais nous comprenons la position du pays. Nous ne prétendons pas construire une ligne de 1,956 milles en deux, trois ou quatre ans. Nous prendrons le temps nécessaire pour la construire et nous pousserons les travaux suivant ce que les besoins du pays pourront exiger.

Les honorables députés ont dû être frappés d'une autre chose : c'est la détermination bien arrêtée des honorables mes-

sieurs de la gauche—y compris, je regrette d'avoir à le dire, l'honorable député de Durham-Ouest—la détermination bien arrêtée de dénigrer notre pays. Du commencement à la fin de son discours, l'honorable monsieur n'a cessé de déprécier nos ressources et notre pays, en général, et de vanter les Etats-Unis. Il a fait tous ses efforts pour prouver que nos terres ne valent pas celles des Etats-Unis ; que nos institutions ne valent pas non plus celles des Etats-Unis ; que nous ne pouvons attirer une immigration aussi nombreuse qu'aux Etats-Unis ; que nous n'avons pas les moyens de peupler notre Nord-Ouest. Et pourquoi ? Parce que, je suppose, nous sommes ici sur le territoire anglais ; parce que nous avons des institutions anglaises. Je soutiens que les émigrants des îles britanniques n'hésiteront pas à venir dans notre Nord-Ouest, s'ils peuvent y trouver de bonnes terres, avec la protection et les institutions qu'ils auront laissées chez eux. Nous avons, dans cette région, les meilleures terres du monde. Nous y cédons gratuitement des terres à l'émigrant pour commencer, et il peut ensuite en acheter d'autres à très-bas prix. Il y trouve les institutions libres de la mère-patrie et la plus grande protection possible. Il aura des communications avec les anciennes provinces sitôt que le chemin de fer sera construit. On attribue aux industries manufacturières des Etats-Unis l'attrait qu'ils offrent à l'émigration étrangère et à celle des provinces les plus anciennes du Canada. Mais il n'y a aucune raison pour qu'une émigration ne se dirige pas très prochainement vers notre Nord-Ouest. Grâce à notre politique nationale, on va voir se développer, dans notre pays. des industries manufacturières qui emploieront tous les bras que le pays peut fournir, et offriront de l'emploi aux émigrants étrangers. Déjà une émigration des Etats-Unis se dirige vers le Nord-Ouest canadien. J'ai vu, l'autre jour, dans un journal, que trois chefs de famille, avec leurs femmes et enfants, viennent d'arriver à Winnipeg en vue de se fixer au Nord-Ouest. On me dit que, l'an dernier, au moins 3,000 émigrants des Etats-Unis sont venus s'établir au Nord-Ouest canadien. L'honorable député de Durham-Ouest prétend que nous n'aurons jamais qu'une faible émigration au Nord-Ouest, et qualifie " d'extravagance absurde" les chiffres mentionnés par mon honorable ami le ministre des chemins de fer. Or, supposons que l'émigration et la vente des terres n'atteignent qu'à la moitié des résultats calculés par mon honorable ami. Cela ne le satisferait pas ; il trouverait qu'il vient encore trop d'émigrants, et leur suggère des arguments pour les engager à ne point rester au Canada, mais à se rendre aux Etats-Unis, qu'il appelle " ce beau pays." Je ne prétends pas que l'honorable monsieur manque de patriotisme. Mais je crois que parfois il oublie ces sentiments patriotiques pour lesquels il est si renommé. Toutefois, j'ai été heureux d'entendre dire à l'honorable monsieur que, cette année et l'année prochaine, nous pouvons compter sur un accroissement considérable du chiffre de l'immigration. Il dit que nous nous trouvons, cette année, dans des circonstances particulières qui nous permettent de compter sur une immigration ; peut-être même sera-t-elle plus considérable que dans aucune année antérieure ; mais, après cela, elle cessera complètement et tous les émigrants se dirigeront vers les Etats-Unis.

M. BLAKE : L'honorable monsieur dénature mes paroles.

M. LANGEVIN : La conséquence à tirer des paroles de l'honorable monsieur est assurément celle que j'indique. Si nous devons avoir des émigrants cette année, pourquoi n'en aurions-nous pas l'année prochaine, l'année suivante et ainsi de suite ? Les raisons qui les amènent cette année et l'année prochaine les feront aussi venir les années suivantes. A coup sûr, il n'y a aucune raison pour les empêcher de venir. S'il existe réellement des circonstances particulières, c'est que la population des vieux pays est forcée d'émigrer pour vivre et que le Canada offre des avantages à toutes les classes d'émigrants. L'autre jour, nous avons voté un crédit considérable pour venir en aide à une partie de la population des îles britanniques ; nous l'avons voté sans hésitation, de grand cœur, avec le plus grand plaisir, et nous n'avons eu qu'un regret, c'est que nos moyens ne nous permettaient pas de doubler la somme. Une partie de cette population émigrera et viendra ici, comme la chose a déjà eu lieu. Leurs terres sont d'étendue trop petite, et ils savent qu'en traversant l'Atlantique, ils trouveront à s'établir dans

les prairies de l'Ouest, sur le territoire anglais. Ils savent qu'on leur octroiera gratuitement des terres, qu'ils pourront en acheter une plus grande étendue et qu'ils n'auront pas à vivre sous des institutions étrangères. Ils trouveront ici des institutions libres ; ils y trouveront même le *home rule* dont nous avons tant entendu parler. Ils trouveront ici les institutions qu'ils ont rêvées ; ils trouveront ici de leurs compatriotes dans toutes les positions sociales : dans la judicature, au parlement fédéral, dans les législatures locales, au barreau, dans toutes les professions libérales ; parmi les marchands, parmi les hommes les plus riches et les plus influents du pays. Dans toutes ces catégories, les Irlandais occupent des positions marquantes ; ils sont bien traités et, partout, sur le même pied que nous. Nous sommes toujours heureux de les recevoir, et, si je voulais parler pour ma province, je pourrais dire que quand, à une certaine époque, ces pauvres émigrants furent obligés de se rendre ici en grand nombre, quand plusieurs moururent, frappés d'une maladie épidémique, et pour d'autres causes, leurs enfants ne furent pas abandonnés ; ils trouvèrent des personnes bienfaisantes pour les vêtir, les nourrir et en prendre soin, et, aujourd'hui, plusieurs de ces enfants, devenus des hommes, occupent de hautes positions dans le pays. Ils n'étaient pas de notre race ; ils n'appartenaient pas à notre nationalité. Mais c'étaient des êtres humains, et nous les avons accueillis dans nos foyers, comme s'ils eussent été nos enfants. Oui, monsieur l'Orateur, les Irlandais trouveront ici une patrie, avec la paix et la satisfaction, et personne n'a besoin de s'alarmer de l'insinuation lancée par l'honorable député de Durham-Ouest, à l'effet qu'ils n'y viendront pas pour vivre sous le même drapeau anglais et sous les mêmes lois qu'en Irlande. Ils ne se laisseront pas prendre à cette argument spécieux ; ils savent qu'ils sont aussi libres, en Canada, sous le drapeau anglais, que sous la bannière étoilée des Etats-Unis. Nous avons ici la liberté, monsieur l'Orateur, la liberté parfaite ; mais la licence est proscrite.

L'honorable monsieur a prétendu aussi que, pendant plusieurs années, l'honorable premier ministre n'a pas droit de s'attendre à ce que les émigrants qui s'établiront au Nord-Ouest contribuent pour une large part au revenu du pays. Et quelles raisons donne-t-il à l'appui de cette prédiction ? Ils auront, dit-il, à construire une maison et une grange, acheter du bétail, des chevaux et des instruments aratoires, pourvoir à leur entretien et à celui de leurs familles, se nourrir et s'habiller, et pour fournir à tous ces besoins, il leur faudra de l'argent comptant. L'honorable monsieur s'efforce, je ne sais pourquoi, d'éloigner les émigrants de notre pays. S'adressant à eux : " Ne venez pas dans ce pays, leur dit-il ; il vous faudra payer comptant tout ce dont vous aurez besoin." Or, monsieur l'Orateur, j'ignore avec quoi ils paient, aux Etats-Unis, les mêmes articles, vêtements, nourriture, instruments aratoires, bétail, chevaux, si ce n'est avec de l'argent comptant. Assurément, aux Etats-Unis, on ne leur donne pas pour rien, bétail, chevaux, instruments aratoires, nourriture et vêtements. N'ont-ils pas à payer tous ces objets aux Etats-Unis comme en Canada ? C'est donc là un triste argument, tout à fait indigne de l'honorable député de Durham-Ouest. Je suis surpris qu'il y attache tant d'importance.

Mais il donne à l'émigrant une autre raison de ne pas venir ici. " Vous aurez, dit-il, à faire la contrebande, et vous la ferez sur une grande échelle." Telle est l'accusation qu'il porte contre les émigrants anglais, contre les Irlandais, les Ecossais, les Anglais et les Canadiens-français. Voici ses propres paroles : " Autant que possible, l'émigrant fera la contrebande et il la fera sur une grande échelle." Voilà comment l'honorable monsieur explique que les émigrants ne contribueront pas au revenu. Pour ma part, je crois que le ministre des douanes n'a pas besoin de surveiller la contrebande dans cette direction.

L'honorable monsieur nous parle ensuite de la valeur de la propriété foncière. Il prétend qu'elle a baissé partout. Cela n'a pas empêché le député de Vancouver de lui répondre que c'est tout le contraire à la Colombie britannique. Mais ce n'est pas la politique fiscale du gouvernement actuel qui a fait baisser la propriété foncière. Si la valeur de la propriété foncière a graduellement et énormément baissé pendant que les honorables messieurs de la gauche étaient au pouvoir, il est de fait notoire que, depuis l'inauguration de la politique nationale, il y a eu amélioration ; la valeur de la propriété

foncière a augmenté d'un bout à l'autre du pays.

Parlant des banques et des actions de banques, l'honorable monsieur a dit que plusieurs banques avaient disparu. Qu'il compare aujourd'hui les cotes de la bourse avec les listes de deux ans passés, et il constatera, pour cette année et l'année dernière, une immense différence dans la valeur des actions. Mais il a résolu de ne rien voir de bon dans notre pays ; il ne veut voir et signaler que des ruines et des désastres. C'est l'ancien système. A l'époque où l'honorable monsieur était encore bien jeune, ses amis politiques parlaient aussi de désastres et de ruines ; la manœuvre continue et se perpétuera de génération en génération. Je suis même persuadé que ce mot d'ordre sera répété, à intervalles convenus, par les descendants politiques de ces honorables messieurs, dans dix, quinze, vingt et trente ans. Tant qu'ils ne siégent pas sur les banquettes ministérielles, tant qu'ils ne sont pas au pouvoir, rien ne marche bien, l'avenir apparaît sombre, nous ne pouvons espérer d'émigration.

M. BLAKE : Vous répétez ce que vous disiez pendant les dernières élections.

M. LANGEVIN : L'honorable monsieur dit que je répète des paroles par moi prononcées pendant les dernières élections. Mais, alors, nous avions de bonnes raisons pour parler ainsi. Les honorables messieurs de la gauche avaient abaissé le pays au dernier degré ; leur politique fiscale nous avait amenés à la veille de la banqueroute nationale ; la population abandonnait le pays de toutes parts ; le revenu diminuait ; les déficits s'accumulaient ; nous nous trouvions obligés de signaler au peuple ce triste état de choses. Nos efforts ont amené un changement. Appelés à la conduite des affaires, nous avons inauguré une sage politique pour améliorer l'état du pays, et l'honorable monsieur doit s'apercevoir que nous avons assez bien réussi. Le pays nous a compris et nous a rappelés au pouvoir pour travailler à la prospérité du pays ; jusqu'à présent, nous avons obtenu d'assez bons résultats, et nous comptons encore sur de meilleurs, l'année prochaine.

En terminant, je me bornerai à dire que ce parlement a aujourd'hui, selon moi, la première occasion de régler cette grande question d'une manière définitive. C'est la première fois que nous nous trouvons en face de cet important problème : " Maintiendrons-nous la Confédération que nous travaillons depuis tant d'années à consolider, ou abandonnerons-nous ce grand travail ?" Aux honorables messieurs de décider. J'en appelle à l'honorable député de Lambton qui doit être favorable à la Confédération, ainsi que son honorable ami l'honorable George Brown, dont la santé—je l'ai appris avec regret—est dans un état fort précaire. Rejetons cet amendement. Ne détruisons pas l'œuvre de la Confédération ; c'est une bonne et grande œuvre qui assiéra d'une manière permanente les institutions anglaises sur ce continent ; une œuvre qui assure à jamais la liberté à nos enfants et qui fondera un grand empire sur le continent d'Amérique ; et nous atteindrons ces résultats en nous occupant du pays et pas seulement de nous-mêmes ; en nous occupant du pays et pas seulement de nos propres intérêts comme représentants.

Les honorables messieurs de la gauche ne doivent pas oublier qu'à l'époque où ce projet de Confédération fut mis en avant, les provinces, aujourd'hui confédérées, n'étaient que de petites dépendances de l'Angleterre ; elles étaient isolées les unes des autres ; les hommes marquants d'une province ne connaissaient pas ceux des autres ; elles n'avaient point de rapport entre elles ; les institutions de chacune étaient inconnues aux autres ; elles étaient aussi étrangères les unes aux autres que l'Irlande l'est à la Chine. Mais, aujourd'hui, nous formons une Confédération puissante dont le territoire est immense. Notre population n'est pas encose très nombreuse, un peu plus de 4,000,000. Mais, lorsque les Etats-Unis se séparèrent de l'Angleterre, leur population n'était aussi que de 4,000,000 ; aujourd'hui, elle est de 40,000,000, voire même 45,000,000. En outre, monsieur l'Orateur, leur pays ne vaut pas mieux que le nôtre ; à l'époque dont je parle, leur perspective, les avantages dont ils pouvaient jouir ne valaient pas mieux que les nôtres. Ils ont eu des guerres sanglantes ; nous n'en avons pas eu. La guerre de l'indépendance fut sanglante aussi et suivie d'une autre guerre non moins terrible. Enfin, ils ont eu une guerre fratricide des plus sanglantes. Pareilles calamités nous ont été épargnées ; l'Angleterre a reconnu nos droits ; elle a compris que la meilleure politique à

suivre était de rendre ce pays libre, et, aujourd'hui, nous sommes tellement libres qu'un seul soldat anglais ne stationne plus parmis nous, sauf un petit détachement laissé à Halifax pour aider à la garde des côtes. Nous sommes libres d'exercer nos droits, et nous sommes tous loyaux à l'empire et à la Reine, parce que nous nous savons protégés en cas de guerre, protégés sur mer, protégés non-seulement sur notre territoire, mais à l'étranger ; car tout Canadien qui voyage à l'étranger est protégé par le drapeau anglais.

Encore une fois, monsieur l'Orateur, ne détruisons pas l'œuvre de la Confédération ; ne déchirons pas la charte de nos libertés ; soyons fidèles à nous-mêmes et continuons l'œuvre de progrès commencée avec la Confédération ; sachons nous contenter, soyons heureux de notre destinée. Adopter cet amendement, c'est, suivant les expressions de l'honorable député de Durham-Ouest, dire à la Colombie britannique : " Allez ! vous n'êtes pas raisonnable ! " Or, c'est nous qui ne serions pas raisonnables en nous séparant de la Colombie britannique. Elle a montré de la patience et de la raison. Elle attendra des temps meilleurs, alors que nous pourrons pousser plus activement les travaux du chemin de fer. Nous construirons ce chemin de fer d'année en année, et bientôt nous aurons une voie ferrée reliant l'Atlantique au Pacifique. Et alors, j'en ai l'espoir, nous pourrons voir, dans un char de première classe, les honorables députés de Lambton et de Durham-Ouest en route pour aller visiter leurs amis de la Colombie britannique. A cette époque, ils seront les premiers à regretter d'avoir tenté de briser l'avenir du Canada en dépréciant leur propre pays et vantant les Etats-Unis d'Amérique.